

# Общественный транспорт – лицо любого города



Предприятие, о котором пойдет речь в этой публикации, было создано в системе Главленавтотранс более полувека назад, в 1960 году. Сначала оно было таксомоторным парком, затем таксомоторным объединением. В перестроечные 90-е годы специализацию на перевозках пассажиров легковыми такси сохранить не удалось, что, впрочем, стало характерным явлением для многих таксомоторных парков того времени в нашей стране. Однако от автотранспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и его гостей компания не отказалась, превратившись в настоящее время в крупнейшего перевозчика пассажиров на рынке автобусных перевозок в Северо-Западном регионе. Итак, наш собеседник – Богданов Михаил Валентинович, первый заместитель генерального директора ОАО «Третий парк».

**– Михаил Валентинович, что помогло не опустить руки в тяжелые перестроечные годы нашей страны и подвигло предприятие серьезно заняться автобусными перевозками пассажиров?**

– Вы помните те времена, когда трудовой коллектив мог самостоятельно выбирать себе руководителя? Так вот, на одном из собраний сотрудники предприятия довери-

ли возглавить коллектив Владимиру Сергеевичу Дьяковскому, который и по сей день руководит компанией. На транспорте он не случайный человек, посвятил всю свою трудовую жизнь этой сфере деятельности. Только на данном автотранспортном предприятии работает более 30 лет, собрав вокруг себя сплоченный коллектив и надежных сподвижников. В результате предприятие, основан-

ное в 1960 г. как автохозяйство легковых автомобилей, к началу XXI в. закрепило свою репутацию как самого крупного негосударственного перевозчика Санкт-Петербурга.

Бывшее автохозяйство приватизировали в начале 1990-х гг., изношенные легковые автомобили продали, а на вырученные деньги приобрели 20 микроавтобусов РАФ-2203 «Латвия». С этого времени компания

стала заниматься автобусными перевозками, получив в 1992 г. название ОАО «Третий парк».

О том, на чем только не приходилось перевозить пассажиров различными транспортными компаниями в те нелегкие годы, даже вспоминать не хочется. Старый подвижной состав приходил в негодность, а нового катастрофически не хватало. Ощущался серьезный дефицит автобусов и в нашей компании. Однако в 1998 г., буквально накануне финансового кризиса в России, в Северо-Западном регионе был реализован крупный лизинговый проект совместно со Сбербанком РФ, в результате которого ОАО «Третий парк» приобрело 200 автомобилей Ford Transit бельгийской сборки. Для нашего предприятия и в целом для города это стало большим событием. В 2001 г. купили еще 100 «Газелей», и, таким образом, в начале XXI в. наш автопарк стал обладателем более 300 микроавтобусов.

В данной ситуации надо отдать должное Сбербанку РФ – в августе 1998 г. он не отвернулся от нас, не бросил в столь сложном положении, поскольку расчеты по заключенному контракту производились в валюте, и скорректировал график платежей. Все было очень непросто, и с последствиями этого кризиса мы боролись еще несколько лет. Но, поверив в нас, Сбербанк в 2002 г. заключил с нами сделку, в результате которой парк предприятия пополнился еще 200 единицами новой модели Ford Transit.

К моменту празднования 300-летнего юбилея Санкт-Петербурга в 2003 г. и проведения в Северной столице России саммита «Большой восьмерки» в 2006 г. ОАО «Третий парк» уже твердо стояло на ногах. Поэтому неудивительно, что предприятию предложили стать основным ведущим партнером по автотранспортному обслуживанию этих мероприятий. Так, во время проведения саммита на линии ежедневно выпускались 160 микроавтобусов, во время работы которых не было получено ни одного замечания.

Но серьезный шаг власти Санкт-Петербурга сделали в 2005 г., когда была создана рабочая группа по совершенствованию пассажирских перевозок в городе, которую коллеги доверили возглавить мне, а генеральный директор Владимир Сергеевич Дьяковский эту идею поддержал. К Валентине Ивановне Матвиенко мы не просто пошли что-то обсудить, а подготовили конкретные предложения, суть которых сводилась к следующему: если бизнес хочет работать на коммерцию, он должен принимать активное участие в социальной жизни города. В итоге



М. Богданов

был проведен конкурс на всю маршрутную сеть Санкт-Петербурга.

На первом этапе не обошлось и без ошибок, очевидно, некоторые моменты можно было бы и смягчить. Но факт остается фактом – из 52 перевозчиков, обслуживавших автобусные маршруты города, осталось только шесть. Однако и результат проведенной реформы не заставил себя ждать – на городскую маршрутную сеть в течение одного квартала вышло 700 автобусов большой вместимости для осуществления социальных перевозок. Предварительно была проведена ревизия всей маршрутной сети Санкт-Петербурга, а на основании полученных данных скомплектованы группы маршрутов. Была также разработана комплексная система, основанная на сниже-

нии городских бюджетных трат при организации и обслуживании социальных маршрутов. Суть ее заключается в том, что если вы коммерческая организация, то у вас есть право работать на шести коммерческих автобусах, которые перекрестно финансировали один социальный автобус. Таким образом, было введено так называемое перекрестное финансирование, когда часть прибыли от перевозок пассажиров на шести коммерческих автобусах должна частично возмещать убытки от работы одного социального автобуса, другая оставшаяся часть в виде субсидии возмещается из городского бюджета. Посчитали – оказалось сложно, но можно, а главное – нужно.

**– А эти 700 автобусов кто оплачивал, город?**

– Нет, это инвестиции частного бизнеса, результат проведения в 2005 г. реформы городской транспортной системы.

**– Сколько сегодня автобусов у ОАО «Третий парк»?**

– В настоящее время автопарк предприятия насчитывает 1300 автобусов. На коммерческих маршрутах в основном работают автобусы марки ПАЗ, Volkswagen Crafter. Есть такая линейка автобусов, как Yutong 6852 – девятиметровая машина с задним расположением двигателя. Автобус эффективный и эффективный, но единственная наша ошибка – надо было брать с автоматической коробкой передач. Но теперь, с введением утилизационного сбора, такая машина стала для нас вообще недоступной, тем более в комплектации с автоматической коробкой передач. Как ни крути, а удорожание сразу на 10–15 тыс. евро или долларов – это существенная разница в стоимости автобуса. Поэтому в 2013 г. купили уже автобусы Минского автозавода в количестве 225 единиц.

У нас ежедневный план выпуска автобусов на социальные маршруты – 346 нарядов, то есть мы достаточно крупный игрок на этом рынке, у нас приличные объемы перевозок пассажиров, а также финанси-



На коммерческих маршрутах в основном работают автобусы марки ПАЗ и Volkswagen Crafter

рование из городского бюджета. Из 346 автобусов 40 автобусов – девятиметровые, и это заслуга нашего коллектива, доказавшего местным властям, что не нужна 12-метровая машина там, где ездят 100 человек в день. Тем более у нее такая же компоновка, как у 12-метрового автобуса, имеются накопительная площадка, почти такое же количество посадочных мест, есть место для перевозки инвалидной коляски. Но при этом затраты поменьше и пассажиропоток поменьше. А до тех пор, пока у нас – перевозчиков – есть зависимость от нашей экономики, от пассажиропотока, мы, естественно, будем считать свои деньги.

Конечно, по сравнению с другими частными компаниями, работающими на этом рынке и вынужденными арендовать площади у закрывшихся автобусных парков или грузовых автотранспортных предприятий, у нас все свое. Есть четыре выпускающие площадки, необходимые службы для обеспечения перевозочного процесса. Производственные мощности ОАО «Третий парк» позволяют обеспечить работоспособность всего подвижного состава парка, чему способствует наличие собственной станции диагностики. Необходимая производственная база имеется как на головном предприятии, так и во всех трех фи-

лиалах. Есть технический отдел и отдел материально-технического снабжения, подразделение, осуществляющее контроль за гарантийным ремонтом подвижного состава, служба безопасности перевозок, медицинские лицензии, имеются классы по безопасности дорожного движения, оборудованные компьютерами. То есть все как положено.

**– К сожалению, я давно не была в Санкт-Петербурге – городе, в котором я не перестаю восхищаться его архитектурой и интеллигентностью жителей. Но теперь такая возможность представилась. На встречу к Вам ехала на общественном транспорте и обратила внимание, что в отличие от Москвы, где пассажиры заходят только в переднюю дверь, а выходят через другие, здесь несколько иная система. Напротив, пассажиры выходят через переднюю дверь, прикладывая электронные билеты к считывающему устройству или покупая билеты у водителя, а входят через другие двери. При этом кондукторов не видела. А какова система оплаты проезда на вашем предприятии?**

– У нас комплексная система оплаты проезда пассажиров. Когда у нас хватает возможностей и кадров, работают кондукторы. Они как продают билеты, так и с помощью специально-

го устройства считывают проездные билеты у тех, у кого они есть. Сегодня в Санкт-Петербурге существует около 20 видов электронных билетов, в том числе и те, которые действуют на всех видах транспорта. Есть и так называемый электронный кошелек, который можно пополнить в метро.

**– Хорошо, с кондукторами понятно, а как обстоят дела с водительскими кадрами?**

– Для нас это очень большой во-



Пассажиры выходят из автобуса через переднюю дверь



Автобус, оборудованный считывающим устройством



Так называемый «электронный кошелек»

прос. Сегодня сложилась такая ситуация, когда автобус стоимостью 5 млн рублей приходится отдавать в руки человека, приехавшего к нам издалека.

Все то, что было сделано нашими отцами в плане подготовки квалифицированных водительских кадров, сегодня успешно похоронено. А новая схема до сих пор не создана. Властные структуры в настоящее время считают, раз ты занимаешься бизнесом, то должен создать рабочее место, купить основные средства, заработать деньги, заплатить налоги и еще обучить персонал. Но с последним у перевозчиков что-то не очень получается. Как сказал мой коллега: «Мы можем купить 200 автобусов Mercedes-Benz, но где же купить двести немцев-водителей?» Начиная с 2007 года наша страна повалилась в демографическую яму, а свято место, как Вы знаете, пусто не бывает. Уже в 2007 г. в Санкт-Петербург стали приезжать водители из стран Средней Азии, бывших союзных республик. Самый пик пришелся на 2008–2009 гг. В результате на предприятии мы вынуждены были определить специальный допуск к профессии водителя, включая знание русского языка, правил дорожного движения, даже закупили специальное оборудование для проверки подлинности водительских удостоверений. Но проблема до сегодняшнего дня остается острой, даже при средней заработной плате водителей на автобусах большой вместимости в размере 30–32 тыс. руб. Помимо этого у нас на предприятии действует система медицинского добровольного страхования. Да, мы хотели бы и больше платить, но у нас не планово-убыточное предприятие. И при увеличении размера заработной платы экономика предприятия может просто рухнуть. Ведь тарифы на перевозку пассажиров на общественном транспорте, включая социальные и коммерческие маршруты, устанавливаются не перевозчиками, а специальным постановлением правительства Санкт-Петербурга за подписью губернатора.

Пытаясь решить кадровый вопрос, ездили даже по российским регионам, но столкнулись с интересной ситуацией. В качестве примера приведу состоявшийся диалог с водителем в Псковской области.

– Скажи, вот что ты здесь работаешь, ведь у тебя зарплата всего 12 тыс. руб. Поедем к нам, будешь получать 32 тыс. руб.

– Нет, не поеду.

– Почему?

– Так у вас в городе комнату снять нужно? Нужно, а это 12 тыс. руб. Покушать надо? Надо, а это минимум 10 тыс. руб. При этом жену видеть не буду, детей видеть не буду, процесс станет полностью неконтролируемый. Домой за вычетом расходов привезу 12 тыс. руб., а семейное счастье поставлено под угрозу. И ради чего тогда ехать?

Вот такие прагматичные ребята там живут и работают, умеющие хорошо считать и предвидеть возможные житейские ситуации.

К чему я это говорю? К тому, что перевозчики неоднократно говорили властным структурам, что для решения данного вопроса без их помощи не обойтись. Как есть поговорка «автобус не резиновый», так есть и поговорка «бизнес не всесильный». Есть проблемы, которые надо решать системно. Возьмем в качестве примера Германию. В этой стране 18-летнего молодого человека готовят к про-

фессии водителя три года, и он действительно становится специалистом с инженерной подготовкой. Ему не страшно вверять дорогой автобус, чтобы он людей возил. И ведь это не просто водитель, а сознательно подготовленный водитель, который понимает, что будет перевозить людей, а не стог сена, к примеру. В нашей же стране пока с этим не все в порядке.

Хотя вода камень точит. С 2004 года действует Ассоциация перевозчиков пассажиров, которая продолжает вести работу в этом направлении, в том числе обращаясь по данному вопросу в Министерство транспорта РФ, правительство Санкт-Петербурга и городской Департамент транспорта. Надеемся, что данная проблема, которая в последнее время получила повсеместный характер, все-таки будет решена.

– **А как обстоят дела со сдачей экзаменов на знание Правил дорожного движения в ГИБДД водителями-мигрантами в связи со вступлением в силу Федерального закона РФ от 07 мая 2013 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», согласно которому иностранные водители смогут управлять транспортными средствами по своим национальным удостоверениям только до 14 мая 2014 г.?**



По состоянию на 3 марта 2014 г. экзамен на знание ПДД сдали 1082 водителя-мигранта из 1627 работающих

**На городских маршрутах**

– Начиная с середины августа 2013 г. предприятием принят дополнительный комплекс мер по повышению квалификации, а также сдаче теоретических экзаменов на знание ПДД в ГИБДД водителями-иностранцами.

В целях реализации мер по исполнению вышеуказанного закона ОАО «Третий парк» с июля 2013 г. начало оснащать классы безопасности дорожного движения (ОБД) во всех трех филиалах предприятия автоматизированными компьютерными комплексами. Данное оборудование позволяет проводить самотестирование водительского состава на знание ПДД, своевременно выявлять и наглядно проводить разбор совершенных ошибок.

В дополнение к этому ежедневно в учебных классах предприятия инструкторы отдела безопасности дорожного движения проводят плановые занятия, на которых рассматривают различные дорожные ситуации, разъясняется значение тех или иных понятий, описанных в Правилах дорожного движения на русском языке. Отдельно подчеркну, что занятия бесплатные, но проводятся для водителей на обязательной основе.

По статистике предприятия, основной проблемой при сдаче экзамена на ПДД в ГИБДД для водителей-мигрантов является знание русского языка, в частности понимание терминологии, используемой в экзаменационных билетах ГИБДД. Это объясняет высокий процент неудач в первые

дни массовой сдачи экзамена ПДД в ГИБДД водительским составом многих пассажирских автопредприятий. Отмечу, что именно ОАО «Третий парк» было первым пассажирским перевозчиком в нашем городе, водители которого были допущены к сдаче экзамена в ГИБДД еще до 5 ноября 2013 г.

Неудачи первых групп водителей-мигрантов заставили руководство предприятия проанализировать причины и уделить внимание теоретическим занятиям с водительским составом. В результате было принято реше-

ние приостановить сдачу экзамена в ГИБДД до середины декабря 2013 г., в целях более тщательной подготовки.

Вышеуказанные меры, а также личная мотивация самих водителей, заинтересованных в сохранении рабочего места, принесли ожидаемый положительный эффект. В середине декабря 2013 г. первые группы водителей-мигрантов показали лучшие результаты на экзаменах в ГИБДД. Об этом говорит статистика – из 377 человек успешно прошли испытания 245 иностранных водителей (65%). По состоянию на 3 марта 2014 г. экзамен на знание ПДД сдали 1082 водителя-мигранта из 1627 работающих.

**– Михаил Валентинович, ваше предприятие работает на социальных маршрутах с 2006 г. Как Вы считаете, настало ли время что-либо изменить в этой сфере пассажирских перевозок?**

– За прошедший период мы уже поменяли второе поколение автобусной техники. Отмечу, что поначалу требования городских властей к автобусам, работающим на социальных маршрутах, были достаточно демократичными. Нужно было, чтобы автобус имел две двери, он мог быть

**Автопарк предприятия пополнился новыми автобусами**

и высокопольным. Сегодня же машина должна быть низкопольной, оборудована экологичным двигателем, автоматической коробкой передач, информационным табло, автоинформатором, системой ГЛОНАСС и др. Таковы требования времени и городских властей.

Но из вышеперечисленных требований к подвижному составу, который сегодня может быть допущен для работы на социальном маршруте, ясно, что затраты на его приобретение и эксплуатацию достаточно высоки. А вот размер получаемой субсидии, кстати, даже не всегда вовремя перечисляемой, нас уже не устраивает. Мы говорим: мало платите, нам отвечают – много хотите. Но нам непонятно, почему, к примеру, в норматив не закладываются размер банковских ставок, удорожание лизинговых платежей? В ответ слышим: это ваш предпринимательский риск!

Возникают вопросы и по поводу проведения конкурсов. Что касается коммерческих маршрутов, то здесь все ясно, поскольку нет финансового участия города. А вот когда речь заходит о социальных маршрутах, то нам почему-то предлагают демпинговать за счет снижения нормативных наших расходов. Нам что, уволить слесаря, мойщика и всех тех сотрудников, от которых зависит безопасность выполняемых автобусных перевозок? Вот так и бьемся за каждую копейку, как на передовой. Надеемся, что вновь пришедшая городская власть услышит перевозчиков Санкт-Петербурга и у нас появится новый виток надежды.

Сегодня нужны новые механизмы реализации транспортной политики. Ведь не вина автопредприятий, и тем более пассажиров, что повышение качества транспортного обслуживания зависит от экономических, финансовых составляющих. Да, мы частный бизнес, но к нам нельзя относиться как к внебрачным детям: не хочешь, уходи с рынка. При таком отношении к бизнесу нет желания развивать транспортную инфраструктуру, создавать новые площадки. И пока исполнительная власть как крупного мегаполиса, так и небольшого муниципалитета не поймет, что общественный транспорт – это ее лицо, ничего не поменяется.

**– Михаил Валентинович, спасибо за откровенные и интересные ответы.**

*Беседу вела В. Кузьмина*

#### **Для справки**

*Автопарк предприятия составляет 1500 ед. автотранспортных средств различных марок, типа и класса, включая автобусы большой вместимости.*

*Ежедневно автобусы средней и большой вместимости выезжают на обслуживание 99 коммерческих и 86 социальных маршрутов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.*

*По состоянию на 24 декабря 2013 г. численность сотрудников ОАО «Третий парк» составила 4153 человека, из которых 3240 водителей, в том числе 1627 водителей-иностранцев.*

# «Автомобильный транспорт» –

# 90 лет

## ценной информации для автомобилистов!



**Подпишитесь на журнал «Автомобильный транспорт»,**

и Вы будете в курсе всех событий на автотранспорте в нашей стране и за рубежом

**Подписку можно оформить**

в любом почтовом отделении страны по каталогам:  
 Роспечать (индекс – 70036)  
 Почта России (индекс – 47170)  
 Пресса России (индекс – 29489)

**а также на сайте редакции «АТ»:**

**[www.transport-at.ru](http://www.transport-at.ru)**

**журнал издается с 1923 года**



Адрес: 127051, г. Москва, Лихов пер., д. 3, стр. 1;  
 тел. (495) 650-27-78, 650-25-16, факс/тел. (495) 650-27-78  
 сайт: [www.transport-at.ru](http://www.transport-at.ru), эл. почта: [at@transport-at.ru](mailto:at@transport-at.ru)